Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

JUILLET 2005

NUMERO 11

TABLE DES MATIÈRES

Ports 1
Voie maritime 8
Sûreté maritime 8
Transport maritime au Canada 9
Environnement 9
Marchandises 11
Traversiers 12
Croisières-excursions 13
Croisières internationales 14
Navigation de plaisance 14

PORTS

Montréal

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2005, le tonnage manutentionné au port de Montréal a totalisé 11,9 Mt, soit 8 % de plus que pour la même période l'an dernier. Au chapitre du trafic des conteneurs, le port a manutentionné 5,6 Mt de marchandises conteneurisées, soit une hausse de 8 % par rapport au premier semestre l'an dernier. Le tonnage total des grains/céréales et autres vracs solides a totalisé 2,9 Mt, soit une hausse de 7,5 % par rapport à l'an dernier. Le secteur du vrac liquide s'est également accru par rapport à l'an dernier avec un total de 3,1 Mt, soit une hausse de 6,3 %. Quelque 638 navires ont transité au port depuis le début de l'année, soit une quarantaine de plus que pour la même période l'an dernier.[1]

[1] Administration portuaire de Montréal.

Le transporteur côtier Océanex qui assure un service bihebdomadaire entre Montréal et le port St. John's à Terre-Neuve a mis en service son nouveau navire d'une capacité de 1 000 conteneurs EVP (équivalents vingt pieds). Le navire du nom de *Océanex Avalon* a accosté au terminal à conteneurs Bickerdike de Montréal à la mi-mai.[2]

De plus, les autorités du port de Montréal maintiennent leur programme quinquennal d'investissements de 152 M$, dont la priorité est l'expansion du trafic de conteneurs dans l'Île de Montréal et la conservation d'une réserve foncière de quelque 375 hectares aux installations portuaires de Contrecoeur. Le port a déjà déplacé des activités vers le quai de Bickerdike dans le Vieux-Port dans le but de libérer de l'espace pour l'agrandissement des terminaux à conteneurs.[3]

Québec

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2005, le tonnage manutentionné au port de Québec a totalisé environ 10 Mt, soit une hausse de 8 % par rapport à la même période l'an dernier. Les tonnages de vrac solide, de marchandises générales et de vrac liquide ont tous augmenté au cours du premier semestre.[4]

[2] « Un premier trimestre très achalandé au port de Montréal », Communiqué de presse, Port de Montréal, 18 avril 2005.
[3] Duhamel, Alain, « Les grands ports laurentiens en pleine effervescence », Les Affaires, 29 janvier 2005.
[4] Administration portuaire de Québec.

Sept-Îles

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2005, 9,6 Mt de marchandises ont été manutentionnées au port de Sept-Îles, soit 5 % de moins qu'à la même période l'an dernier. La baisse des transbordements de minerai de fer explique en grande partie cette diminution du tonnage manutentionné. Au cours du premier semestre de 2005, 236 navires ont transité au port de Sept-Îles, soit une dizaine de plus que durant la même période l'an dernier.[5]

Aluminerie Alouette de Sept-Îles expédiera au moins la moitié de sa production de lingots et de gueuses[6] par la voie des eaux. En effet, Alouette a conclu une entente commerciale pour la mise en service d'une barge de transport qui effectuera la navette hebdomadaire entre Sept-Îles et Trois-Rivières.

Grâce à cette barge, Alouette expédiera environ 250 000 t d'aluminium par année destiné aux marchés de l'Amérique du Nord. D'une longueur de 400 pieds, la barge d'une capacité de 11 000 t sera arrimée à un puissant remorqueur. Alouette utilisera la barge pour l'expédition de 5 000 à 6 000 t d'aluminium, ce qui permettra à d'autres expéditeurs d'utiliser la capacité excédentaire pour d'autres marchandises, soit en remontant ou en redescendant le Saint-Laurent. Du port de Trois-Rivières, l'aluminium sera réexpédié vers différents marchés par camion, par train ou par bateau via la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.[7]

Le port de Sept-Îles a annoncé en mars dernier le démarrage des travaux de 8,5 M$ pour prolonger le quai du traversier-rail du terminal de La Relance, à Pointe-Noire. Les travaux débuteront en août au quai numéro 41 du terminal La Relance, et devraient être terminés à la fin 2007. Le projet comprend la

[5] Administration portuaire de Sept-Îles.
[6] Lingots de fonte de première fusion.
[7] Duhamel, Alain, « Aluminerie Alouette donne une impulsion au transport fluvial », Les Affaires, 26 mars 2005; « Le fleuve – autoroute maritime de la Côte-Nord – Aluminerie Alouette ouvre la voie », Site Web Canada NewsWire, 16 mars 2005.

du
prolongation de 200 mètres du quai sera traversier-rail. De plus, le chenal d'accès fondi aussi dragué pour être élargi et approfondi ainsi d'une dizaine de mètres. Le quai pourra ainsi accueillir de plus gros navires et développer sa vocation intermodale.[8]

ports
En février dernier, le ministère des Transportion du Québec a annoncé l'octroi d'une subvention Sept-Îles de 1 M$ à l'administration portuaire de Sept-Îles pour le financement en partie de la construction d'un tronçon ferroviaire de 1,8 km afin de relier la partie principale du port au terminal du futur. Le traversier-rail, situé au quai de La Relance, coût total du projet est évalué à 3 M$.[9]

La minière Iron Ore du Canada (IOC) a annoncé récemment l'investissement de 25 M$ pour l'amélioration de l'équipement de transport ferroviaire, dont l'acquisition de deux locomotives. Les trains servent au transport du fer jusqu'au port de Sept-Îles du concentré de minerai produit à Labrador City. Avec la hausse de la demande mondiale de fer, IOC examine actuellement l'ensemble de ses activités afin de minières au Labrador et à Sept-îles et de procéder de profiter au maximum de la conjoncture favorable.[10]

Port-Cartier

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2005, le tonnage manutentionné à Port-Cartier a totalisé 6,0 Mt, soit une baisse de 18 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette baisse s'explique par une diminution importante du tonnage manutentionné de minerai de fer, conséquence de la grève des employés de la compagnie minière Québec Cartier. Pendant les deux mois du conflit, la production de la compagnie minière a été ralentie grandement. Parallèlement à la baisse du tonnage, le trafic

[8] « Début des travaux pour le traversier-rail au port de Sept-Îles », Site Web de Radio-Canada, 23 mars 2005.
[9] « Amélioration des infrastructures ferro-maritimes du port de Sept-Îles », Communiqué de presse, Ministères des Transports du Québec, février 2005.
[10] « IOC investit à Labrador City », Les Affaires, 18 juin 2005; « IOC augmentera sa production », Site Web de Radio-Canada, 6 juillet 2005.

maritime au port de Port-Cartier a connu une baisse d'achalandage. Au cours du premier semestre 2005, 150 navires ont transité à Port-Cartier, soit une quarantaine de moins par rapport au premier semestre 2004.[11]

Port-Alfred

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2005, le tonnage manutentionné au port de Port-Alfred a totalisé 2,24 Mt, soit une hausse de 1 % par rapport à la même période en 2004. Les hausses des tonnages de soude caustique et de mazout ont plus que compensé la baisse des tonnages d'alumine et de spath fluor. En termes de trafic, 71 navires ont transité au port au cours du premier semestre 2005, soit 2 de moins qu'à la même période l'an dernier.[12]

Sorel

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2005, le tonnage manutentionné au port de Sorel totalisait 2,1 tm, soit 20 % de plus par rapport à la même période l'an dernier. Le nombre de navires en transit au port a été de 114 navires au cours du premier semestre de 2005, soit 13 de plus que durant la même période l'an dernier.[13]

Baie-Comeau

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2005, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau totalisait 1,6 Mt, soit 12 % de moins qu'à pareille date en 2004. En termes de trafic, 101 navires ont accosté au port de Baie-Comeau durant le premier semestre 2005, soit 4 de moins qu'à la même période l'an dernier.[14]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 408 000 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau via le *Georges-Alexandre-Lebel* au cours des six premiers mois de l'année, ce qui représente une baisse de 2 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette baisse est attribuable à la diminution des tonnages de bois, d'aluminium et de papier. Entre janvier et juin 2005, le traversier-rail a fait 243 voyages allers-retours, soit une dizaine de moins qu'au premier semestre l'an dernier.[15]

Havre-Saint-Pierre

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2005, le tonnage total manutentionné au port de Havre-Saint-Pierre était d'environ 1,2 Mt, soit 9 % de plus que durant la même période l'an dernier. La hausse des chargements de minerais (ilménite et fer) et de titane explique en grande partie cette augmentation du tonnage. Une quarantaine de navires ont transité au Quai – Fer et Titane au cours du premier semestre 2005.[16]

L'entreprise QIT – Fer et Titane prévoit une production de 6,5 Mt en 2005. L'an dernier, la compagnie minière a expédié 6,2 Mt de minerai aux usines de transformation à Sorel. La compagnie exporte 70 % de sa production sous forme de bioxyde de titane et de fonte, ses deux principaux produits. QIT-Fer et Titane prévoit un arrêt de sa production durant deux semaines en juillet et en septembre afin d'effectuer des rénovations.[17]

Trois-Rivières

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2005, le tonnage manutentionné au port de Trois-Rivières a totalisé environ 1,1 Mt, soit à peine 1 % de plus que par rapport à la même période l'an dernier. Cette augmentation s'explique par une hausse des transbordements des marchandises générales. De plus,

---

[11] Service des Relations publiques de Québec Cartier.
[12] Administration portuaire de Port-Alfred.
[13] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.
[14] Ibid

[15] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel », SOPOR et COGEMA, 2004 et 2005.
[16] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.
[17] « QIT-Fer et Titane veut augmenter sa production d'ilménite », Site Web de Radio-Canada, 13 mars 2005.

129 navires ont accosté au port de Trois-Rivières au cours du premier semestre 2005, soit le même nombre qu'à la même période l'an dernier.[18]

La compagnie Kruger a annoncé qu'elle utilisera le fleuve Saint-Laurent pour le transport de copeaux de bois. La compagnie a décidé de démarrer un projet pilote pour faire transiter, par voie maritime, les copeaux de Forestville jusqu'au port de Trois-Rivières, afin d'approvisionner l'une de ses papetières de Trois-Rivières. La barge pourra transporter jusqu'à 5 000 t de copeaux, à raison d'un voyage par semaine, sauf pendant la période des glaces. Cela permettra de désengorger la route 138 dans Charlevoix et sur la Côte-Nord.[19]

Le Groupe Prommel investira 10 M$ sur deux ans pour terminer l'aménagement de nouveaux terminaux pour les vracs solides et liquides. Prommel réutilisera six réservoirs acquis de la pétrolière Irving l'an dernier, ce qui lui permettra d'accroître sa capacité de stockage actuelle de 120 000 à 150 000 t. Grâce à ces investissements, le volume annuel manutentionné aux terminaux de Prommel passera de 800 000 à 1,2 Mt.[20]

Le chantier naval de Matane mettra à l'eau le bateau de recherche que lui a commandé l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR). D'une longueur de 25 mètres et d'une largeur de 8 mètres, le catamaran servira à différentes missions de recherche et sera basé à Trois-Rivières. Le bateau effectuera des missions de recherche entre les ponts de Trois-Rivières et de Québec.[21]

[18] Administration portuaire de Trois-Rivières.
[19] Paradis, Steeve, « Kruger utilisera la voie fluviale pour transporter ses copeaux », Le Soleil, 29 avril 2005.
[20] Plantevin, Jérôme, « Norsk Hydro injecte 30 M$ dans son usine de Bécancour », Les Affaires, 5 février 2005.
[21] « Un catamaran de plus de 2 M$ pour l'UQTR », Site Web de Radio-Canada, 4 mai 2005.

Bécancour

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2005, le tonnage manutentionné au port de Bécancour a totalisé 777 000 tm, soit une baisse de 10 % par rapport à la même période l'an dernier. Les transbordements d'alumine ont enregistré une importante baisse d'environ 200 000 tm, laquelle fut en partie compensée par la croissance des tonnages de sucre, de sel chimique, de minerais, de charbon et d'équipements divers. Le port de Bécancour a accueilli un total de 60 navires, soit 7 de moins que durant la même période en 2004.[22]

Le principal défi de l'administration du port de Bécancour en 2005 consistera à maximiser ses objectifs de son plan triennal malgré un important trou dans ses revenus. La reprise des activités à l'aluminerie A.B.I., le plus important employeur du parc industriel, permettra au port d'atteindre ses objectifs de tonnage manutentionné.[23]

Récemment, le port a dû se conformer aux nouvelles normes de sécurité internationale par des investissements de l'ordre de 500 000 $ consacrés à l'implantation de divers équipements et mesures de sécurité. Enfin, le port prévoit effectuer certains travaux cette année ou l'an prochain : prolongement du réseau d'eau brute pour desservir la compagnie TransCanada Energy, opérations de dragage, réfection des quais.[24]

Norsk Hydro investira 30 M$ au cours des 18 prochains mois pour augmenter la capacité de production de son usine de magnésium de Bécancour. La capacité totale augmentera de 7 000 t pour atteindre 58 000 t par an. Une partie de la production de l'usine est expédiée via le port de Bécancour.[25]

[22] Administration portuaire de Bécancour.
[23] Veillette, Guy, « Port de Bécancour – Projets sur la glace », Le Nouvelliste, 22 janvier 2005.
[24] Ibid
[25] Plantevin, Jérôme, « Norsk Hydro injecte 30 M$ dans son usine de Bécancour », Les Affaires, 5 février 2005.

Port Saguenay

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2005, le tonnage manutentionné à Port-Saguenay totalisait 144 733 tm, soit 16 % de moins que pour la même période en 2004. Cette baisse est attribuable à une diminution des tonnages transbordés de pâte de bois et de sel de déglaçage, et ce, malgré une hausse du tonnage manutentionné des vracs liquides. Le port a accueilli 20 navires au cours du premier semestre 2005, soit 5 de moins que pour la même période l'an dernier.[26]

Transports Québec a annoncé récemment une contribution financière de 420 000 $ à TPQ Vrac Liquide inc. Cette somme sera consacrée à la réalisation d'études environnementales et d'ingénierie et constituera une étape importante en vue de la construction d'un terminal pétrolier à Port Saguenay. Rappelons que la réalisation du terminal pétrolier à Port Saguenay permettrait d'offrir à la région une option intermodale pour l'acheminement des produits pétroliers, ce qui contribuerait, entre autres, au désengorgement du réseau routier.[27]

Une nouvelle entreprise de valorisation des résidus d'aluminium, Alumitherm International inc., a vu le jour à La Baie. L'entreprise est spécialisée dans la fabrication de granules combustibles à base de rebut d'aluminium servant pour la soudure et la transformation de métaux. Les dirigeants prévoient exporter par bateau plusieurs milliers de tonnes de leur production à leurs clients nord-américains.[28]

Rimouski

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2005, le tonnage manutentionné au port de Rimouski a totalisé 128 323 tm, soit 16 % de plus qu'à pareille date en 2004. Les tonnages de marchandises d'essence, de produits pétroliers et de marchandises diverses ont tous enregistré une hausse. Au cours du premier semestre de 2005, 33 navires ont accosté au port, soit 3 de plus que durant la même période l'an dernier.[29]

Matane

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2005, le tonnage total manutentionné au port de Matane était de 125 490 tm, soit 1 % de plus qu'à pareille date en 2004. La hausse des tonnages d'essence, de produits pétroliers et de bois d'œuvre explique principalement cette augmentation. Au total, 20 navires ont accosté au port au cours du premier semestre, soit 2 de moins que l'an dernier pour la même période.[30]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 492 000 t de marchandises qui ont transité au port de Matane au cours du premier semestre 2005 via le *Georges-Alexandre-Lebel*. Le traversier-rail a fait 243 voyages allers-retours durant cette période.[31]

L'entreprise Marmen de Trois-Rivières a été choisie pour la construction des tours d'assemblage des nacelles des éoliennes qui seront érigées en Gaspésie entre 2006 et 2012. Marmen construira deux nouvelles usines à Matane pour réaliser cette commande de 660 nacelles et de 847 tours d'éoliennes. Cela aura des retombées sur le port de Matane qui verra son achalandage augmenter.[32]

---

[26] Administration portuaire de Port Saguenay.
[27] « Études préalables à la construction d'un terminal pétrolier à Port Saguenay », Communiqué de presse, Ministère des Transports du Québec, janvier 2005.
[28] « Investissement de 1,7 M$ à Grande-Anse », Le Quotidien, 11 mai 2005.
[29] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.
[30] Ibid
[31] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2004 et 2005.
[32] Veillette, Guy. « Marmen investit 25 M$ à Matane », Le Nouvelliste, 11 février 2005; « Marmen construira deux usines de composantes d'éoliennes à Matane », Site Web de Radio-Canada, 10 février 2005; Michaud, Henri, « L'économie de Matane enregistre une nouvelle vigueur », Le Soleil, 2 avril 2005.

Gros-Cacouna

manutentionné

Hausse du tonnage m

onnage manutentionné au

Au 30 juin 2005, le ton a totalisé 104 065 tm, port de Gros-Cacouna à la même période l'an soit 107 % de plus qu'en nouvelles marchandises dernier. De no Cacouna expliquent cette transbordées à Gros-C tonnage manutentionné. hausse importante dun nt le sel, le sable et le Ces marchandises so remier trimestre de 2005, gravier. Au cours du p otal de 18 navires, soit 4 le port a accueilli un to r.[33] de plus que l'an dernie

er destiné aux remorques

Un service de traversi Gros-Cacouna et Baie- de camions entre tuellement être établi. Le Comeau pourrait éven e serait de 50 remorques potentiel de la traversé par jour.[34]

Portneuf

nage manutentionné

Faible hausse du ton

nage total manutentionné

Au 30 juin 2005, le ton , soit une très faible a été de 58 094 t mort à la même période en augmentation par rapp afic maritime, ce sont 5 2004. En termes de té au port de Portneuf au navires qui ont transit estre de 2005, soit un de cours du premier sem ne période l'an dernier.[35] plus que durant la mêm

Pointe-au-Pic

anutentionné

Baisse du tonnage m

nage total manutentionné

Au 30 juin 2005, le ton Pic a été de 34 611 tm, au port de Pointe-au- à la même période l'an soit 37 % de moins qu explique en totalité par dernier. Cette baisse d ments de copeaux de l'absence de transbor e l'année. Le nombre de bois depuis le début d vec un trafic total de navires a diminué a

11 navires, comparativement à 14 pour la même période en 2004.[36]

Gaspé

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2005, le tonnage manutentionné au port de Gaspé a totalisé 35 338 tm, soit 6 % de moins qu'en 2004. Cette baisse est attribuable à une diminution des déchargements de sel. Au cours du premier semestre de 2005, le port a accueilli 8 navires, soit le même nombre qu'à la même période l'an dernier.[37]

Chandler

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2005, le tonnage manutentionné au quai de Chandler a totalisé 3 820 tm, soit 36 % de plus qu'à la même période l'an dernier. Cette hausse s'explique par une augmentation du tonnage des transbordements de sel. Deux navires ont accosté à Chandler au cours du premier semestre en 2005, soit le même nombre que l'an dernier pour la même période.[38]

L'entreprise Plastiques Gagnon Énergie implantera une usine de fabrication de petites éoliennes à Chandler. Le projet est évalué à 3,3 M$ et créera une centaine d'emplois d'ici cinq ans. La production des petites éoliennes sera exportée vers les pays en voie de développement.[39]

---

manipulé dans les havres et les
[33] « Rapport détaillé du tonnage Canada, 2004 et 2005.
ports du Québec », Transports (es troquent le camion pour les
[34] Joncas, Hugo, « Des entrepris 11 juin 2005.
barges flottantes », Les Affaires manipulé dans les havres et les
[35] « Rapport détaillé du tonnage Canada, 2004 et 2005.
ports du Québec », Transports (

[36] Ibid
[37] Ibid
[38] Ibid
[39] Gélinas, Geneviève, « Un PPP pour l'usine de petites éoliennes à Chandler », Le Soleil, 17 mai 2005; « Des éoliennes seront fabriquées en Gaspésie », Le Droit, 14 mai 2005.

Bilan du premier semestre 2005

Les plus importants ports du Québec ont manutentionné un total de 47,2 Mt de marchandises au cours du premier semestre 2005, soit l'équivalent du tonnage manutentionné lors du premier semestre 2004. À eux seuls, les ports de Montréal, Québec, Sept-Îles et Port-Cartier transbordent environ 80 % du tonnage total au Québec. Notons également que près de 40 % du tonnage total au Québec est manutentionné sur la Côte-Nord via les ports de Sept-Îles, Port-Cartier, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre.

BILAN DU PREMIER SEMESTRE 2005

Estimation et comparaison des tonnages manutentionnés dans les principaux ports du Québec au cours des premiers semestres 2005 et 2004

Liste des ports	2005 janvier-juin	2004 janvier-juin	Variation 2005/2004
1. Montréal	11,9 Mt	11,0 Mt	+ 8 %
2. Québec	10 Mt	9,3 Mt	+ 8 %
3. Sept-Îles	9,6 Mt	10,1 Mt	- 5 %
4. Port-Cartier	6,0 Mt	7,3 Mt	- 18 %
5. Port-Alfred	2,24 Mt	2,22 Mt	+ 1 %
6. Sorel	2,1 Mt	1,8 Mt	+ 20 %
7. Baie-Comeau [40]	1,6 Mt	1,8 Mt	- 12 %
8. Havre-Saint-Pierre	1,2 Mt	1,1 Mt	+ 9 %
9. Trois-Rivières	1,1 Mt	1,0 Mt	+ 1 %
10. Bécancour	777 kt	865 kt	- 10 %
11. Port-Saguenay	145 kt	171 kt	- 16 %
12. Rimouski	128 kt	110 kt	+ 16 %
13. Matane [40]	126 kt	124 kt	+ 1 %
14. Gros-Cacouna	104 kt	50 kt	+ 107 %
15. Portneuf	58 kt	58 kt	0 %
16. Pointe-au-Pic	35 kt	55 kt	- 37 %
17. Gaspé	35 kt	38 kt	- 6 %
18. Chandler	3,8 kt	2,8 kt	+ 36 %
Total	**47,2 Mt**	**47,1 Mt**	**+0,1 %**

Source : Administrations portuaires et Transports Canada

Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec.

[40] Ces données n'incluent par le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*.

VOIE MARITIME

Légère baisse du tonnage transporté

Au cours du premier semestre 2005, la Voie maritime du Saint-Laurent a accueilli 1 404 navires, soit à peine 1 % de moins par rapport à la même période l'an dernier. Une baisse du tonnage est également observée durant la même période. Les navires transitant par la Voie maritime ont transporté 14 Mt de marchandises au cours des six premiers mois de 2005, soit 2 % de moins que pour la même période l'an dernier. Les baisses des tonnages de minerai de fer et de charbon expliquent principalement cette diminution du tonnage transporté sur la Voie maritime.[41]

Augmentation des tarifs de péage et diminution des droits d'éclusage

Une hausse de 1,72 % des tarifs de péage sur les cargaisons et des droits sur les navires est entrée en vigueur au début de la saison de navigation en mars dernier, et ce, dans les deux sections de la Voie maritime : Montréal – Lac Ontario et le canal Welland. De plus, les droits d'éclusage dans le canal Welland ont été réduits pour les navires transportant des marchandises nouvelles sur la voie navigable. Tous les navires en bénéficieront, mais les plus petits navires sont ceux qui bénéficieront de plus grandes réductions.[42]

SÛRETÉ MARITIME

Investissements en sûreté maritime

En mars dernier, Transports Canada a annoncé les sites et les projets choisis dans le cadre de la première tranche de financement du Programme de contribution pour la sûreté maritime.

Le programme, annoncé en mai 2004 et disposant d'une enveloppe de 115 M$ sur trois ans, aidera les ports et les installations maritimes du Canada à moderniser et à renforcer leur système de sécurité et leur programme de sûreté maritime. Notons que les 115 M$ de ce programme s'ajoutent au financement de 308 M$ de la Politique de sécurité nationale déjà annoncée en avril 2004.

La première tranche de financement fournira 23,6 M$ à 60 ports et installations maritimes du pays. De ce montant, 6,5 M$ seront distribués à 13 ports et installations maritimes au Québec. Parmi les entreprises québécoises qui recevront du financement, il y a les suivantes : le port de Sept-îles, le port de Montréal, le port de Québec, Port-Saguenay, les quais Duncan et Powell no 4 – Alcan Metal Primaire (Ville de Saguenay), le port de Trois-Rivières, la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour, la Société du port de Valleyfield, Béton provincial Ltd (Charlesbourg), Logistec Arrimage (Contrecoeur et Trois-Rivières), Logistec Stevedoring (Montréal), Vopak Terminals of Canada Incorporated (Montréal).

Les fonds alloués aux ports et aux installations maritimes serviront à apporter des améliorations à la sûreté, notamment à acquérir de l'équipement de surveillance, à améliorer la sûreté des ports et de leur périmètre, à acquérir de l'équipement de commande, de contrôle et de communications, et à offrir de la formation aux employés.[43]

Les ports secondaires du Canada plus vulnérables aux actes terroristes

Les petits ports commerciaux du Canada seraient vulnérables face à d'éventuels actes terroristes et criminels et le gouvernement fédéral devrait faire davantage pour les protéger. Telles sont les conclusions qui ressortent d'un sondage Ipsos-Reid commandé par le Conseil canadien des travailleurs du secteur maritime. Le sondage a été mené auprès de 60 leaders qui dirigent, financent ou

---

[41] « Résultats mensuels du trafic de la Voie maritime, en date du 30 juin 2005 », Réseau des Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, juillet 2005.

[42] « Tarif des péages », Réseau des Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, mars 2005.

[43] « Projets visant à accroître la sûreté maritime », Communiqué de presse, Transports Canada, 15 mars 2005.

assurent la protection policière des ports secondaires du Canada.

En réponse aux conclusions du sondage, Transports Canada a rappelé que des fonds de 115 M$ sont disponibles pour assister les ports, petits et grands, en vue d'améliorer leur programme de sécurité et de sûreté maritime. Transports Canada rappelle également que les ports intéressés à obtenir des fonds pour l'implantation ou l'amélioration des mesures de sûreté doivent soumettre leur candidature auprès du ministère.[44]

TRANSPORT MARITIME AU CANADA

Importance du transport maritime sur l'économie canadienne

Une récente étude conjointement réalisée par Transports Canada et la Coalition nationale maritime et industrielle du Canada nous informe sur l'importance de l'industrie du transport maritime pour l'économie canadienne.[45]

Entre autres, l'étude nous apprend que :

- le transport maritime au Canada contribue pour 9,1 milliards $ du PNB canadien (2003), soit 75 % du total du PNB canadien;
- le transport maritime au Canada manutentionne 325 Mt de marchandises par année (2002);
- les mouvements de navires internationaux comptent pour 82 % et les mouvements de navires domestiques, pour 18 % (2002);
- le transport maritime au Canada génère environ 93 000 emplois directs et indirects (2003);
- les revenus générés par l'industrie maritime contribuent aux revenus des gouvernements fédéral et provinciaux pour un montant de 5,3 milliards $ annuellement.

ENVIRONNEMENT

Le transport maritime et l'accord de Kyoto

Selon l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique et la SODES, le transport maritime devrait être préféré au transport routier ou ferroviaire, ce qui permettrait au Canada de rencontrer les exigences du protocole de Kyoto. Au Québec, les camions lourds chargés de diverses marchandises sont nombreux à sillonner le Québec. En plus de contribuer considérablement à la détérioration du réseau routier, ces véhicules sont aussi très polluants. En contrepartie, l'utilisation de barges, en plus de désengorger le réseau routier québécois, aurait l'avantage d'être 10 fois plus efficace sur le plan énergétique que des camions. Même si le transport routier sera toujours essentiel pour la livraison de produits de consommation courante, il y aurait moyen d'utiliser davantage le transport maritime pour livrer les matières premières (bois, minerais, etc.) ou les marchandises industrielles (pâtes et papier, lingots d'aluminium).[46]

Des croisières-excursions « vertes »

En mai dernier, les partenaires du projet BioMer ont présenté les conclusions et les résultats obtenus de l'utilisation du biodiésel (biocarburant fabriqué à partir d'huiles de friture recyclées) par l'industrie des croisières-excursions. Le projet avait pour but de ravitailler en biodiésel pur (B100) une flotte de 12 bateaux de croisières-excursions ayant pour ports d'attache le Vieux-Port de Montréal et le Lieu historique national du Canal-de-Lachine. Réalisé à l'été 2004, le projet BioMer a démontré la viabilité de l'utilisation du biodiésel dans des conditions réelles d'exploitation.

[44] Peters, Tom, « Report for Canadian Maritime Workers Council – Survey says secondary ports vulnerable to terrorist acts », Canadian Sailings, 18 avril 2005.
[45] Binkley, Alex, « Study shows importance of marine transport to Canadian economy », Canadian Sailings, 14 février 2005.

[46] « Le transport maritime : plus écologique? », Site Web de Radio-Canada, 22 avril 2005.

Les 117 000 litres de biodiésel utilisés dans le cadre de ce projet ont permis de réduire les émissions atmosphériques polluantes et de gaz à effet de serre produits par les bateaux et ont entraîné une réduction des émissions de dioxyde de carbone équivalent de l'ordre de 356 tonnes. Le projet BioMer est une première en son genre dans le secteur maritime au Canada et pourrait contribuer à convaincre des propriétaires de bateaux de croisières-excursions à utiliser du biodiésel.[47]

Transports Canada participe au Plan d'action pour les océans du Canada

Dans le cadre de la réalisation du premier volet du Plan d'action pour les océans, Transports Canada recevra près de 4,5 M$ pour mettre en œuvre diverses initiatives à l'appui de ce premier volet du Plan. Entre autres, Transports Canada :

- accroîtra le nombre d'heures de vol effectuées par des aéronefs de surveillance pour détecter les déversements d'hydrocarbures;
- accroîtra l'utilisation du satellite Radarsat durant les vols de surveillance aérienne;
- mettra la touche finale à un nouveau règlement qui aidera à réduire le risque d'introduction d'espèces aquatiques nuisibles en eaux canadiennes par l'entremise des eaux de lest des navires.[48]

Transports Canada propose des exigences concernant le rejet des eaux de lest des navires

En juin dernier, Transports Canada a annoncé un projet de règlement visant à réduire le risque d'introduction d'espèces aquatiques nuisibles dans les eaux canadiennes par les eaux de lest des navires. La réglementation prévoit notamment que :

- les navires devront changer les eaux de lest à une distance d'au moins 200 milles de la côte, en eaux d'une profondeur de 2 000 mètres ou plus, et ce, avant d'entrer en eaux canadiennes;
- les navires naviguant à une distance inférieure à 200 milles de la côte ou incapables de changer leurs eaux de lest en raison de la mauvaise température, devront traiter les eaux de lest ou les conserver à bord.

Le règlement établit également des zones d'échange de lest alternatives, en eaux canadiennes, où l'échange des eaux de lest comporte peu de risque. La détermination de ces zones d'échange repose sur des données scientifiques fournies par Pêches et Océans Canada.[49]

Surveillance accrue des déversements illégaux dans l'Arctique

Récemment, Transports Canada a annoncé, de concert avec Environnement Canada et Pêches et Océans Canada, que les programmes actuels de surveillance aérienne touchant les opérations des brise-glace dans l'Arctique allaient être élargis en vue de détecter aussi les déversements illégaux par les navires. Cette initiative vise à empêcher les déversements intentionnels par les navires dans l'Arctique et à appuyer les efforts d'intervention et de nettoyage advenant tout incident de pollution.[50]

Déversements d'hydrocarbures dans le fleuve Saint-Laurent

La Ville de Montréal va construire un mur souterrain et un puits de captage dans le Technoparc pour empêcher le déversement des hydrocarbures polluants dans le fleuve Saint-Laurent. L'écran, d'une hauteur de 7,5 mètres

---

[47] « Alimentés au biodiésel – Des bateaux de croisière « verts », Canada NewsWire, 16 mai 2005.
[48] « Transports Canada appuie le Plan d'action pour les océans du Canada », Communiqué de presse, Transports Canada, 27 mai 2005.
[49] « Transports Canada propose des exigences pour que les navires changent leurs eaux de lest à l'extérieur des eaux canadiennes », Communiqué de presse, Transports Canada, 13 juin 2005.
[50] « Le gouvernement du Canada étend son programme de surveillance aérienne afin de détecter les déversements illégaux par les navires dans l'Arctique », Communiqué de presse, Transports Canada, 19 juillet 2005.

et d'une longueur de 160 mètres, et le puits seront installés près du pont Victoria entre l'autoroute Bonaventure et le fleuve. Débutée en juin, la construction de l'écran souterrain devrait se terminer à l'automne. Mentionnons que le Technoparc a déversé près de quatre tonnes de produits toxiques et d'hydrocarbures dans le fleuve Saint-Laurent depuis les dix dernières années.[51]

MARCHANDISES

Minerai de fer

Forte demande chinoise de minerai de fer

La forte demande mondiale de minerai de fer devrait se poursuivre en 2005. À nouveau, cette croissance sera grandement attribuable à la Chine qui devrait continuer d'accroître ses importations de minerai. La Chine connaît présentement un boom économique important. Selon le ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec, la demande globale des principaux marchés des producteurs de minerai de fer du Québec-Labrador, soit l'Amérique du Nord et l'Europe, devrait aussi augmenter mais plus modestement. Dans ce contexte, les trois compagnies de minerai de fer du Québec-Labrador devraient produire à plein régime en 2005.[52]

Blé

Baisse anticipée de la production canadienne de blé

Selon les plus récentes prévisions de la Commission canadienne de blé, la production canadienne de blé devrait diminuer cette année en raison des pluies abondantes et des inondations qui ont dévasté le sud des prairies canadiennes. La production totale de blé devrait totaliser environ 22 Mt, soit 2 Mt de moins que l'an dernier. Dans ce contexte, il est difficile de prévoir les exportations canadiennes de blé.[53]

Aluminium

Hausse anticipée de la production canadienne d'aluminium

Selon les analystes d'Exportation et Développement Canada (EDC), la production canadienne d'aluminium, qui a diminué en 2004 en raison de grèves, augmentera en 2005.[54] L'aluminerie Alouette de Sept-Îles a démarré la production de la phase 2 de son agrandissement, ce qui contribuera à une hausse de la production canadienne et au tonnage en transit sur le fleuve.

Bois d'œuvre et papier journal

Forte demande pour le bois d'oeuvre

En 2004, la demande pour le bois d'œuvre a été très forte en raison de l'effet combiné des ouragans dévastateurs et l'effervescence du marché américain de la construction résidentielle. Selon les prévisions des analystes de EDC, la fermeté de la demande pour le bois d'œuvre canadien devrait se poursuivre en 2005 alors que l'industrie de la construction résidentielle aux États-Unis se porte très bien.[55] Un règlement définitif du différend canado-américain sur le bois d'œuvre pourrait également contribuer à un accroissement de la production canadienne. Toutefois, au Québec, l'offre de bois d'œuvre pourrait être affectée si le ministère des Ressources naturelles du Québec procède à la réduction annoncée de 20 % sur trois ans des coupes d'épinettes et de sapins.[56]

---

[51] « Un muret contre des tonnes de produits toxiques », La Presse, 27 mai 2005.
[52] « Bilan et faits saillants de l'industrie minière du Québec en 2004 », Ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec, 2004.
[53] Binkley, Alex, « Significant drop in wheat, barley production expected », Canadian Sailings, 11 juillet 2005.
[54] « Mise à jour des prévisions à l'exportation », Exportation et Développement Canada, printemps 2005.
[55] Ibid
[56] « Moins de bois, moins de papier », Site Web de Radio-Canada, 23 mars 2005.

Demande mondiale à la baisse du papier journal

Après deux années de baisse de leurs ventes à l'étranger, les exportateurs canadiens de papier journal ont été confrontés à une demande vacillante dans tous les marchés. En 2004, la consommation américaine a régressé pour une cinquième année consécutive, et ce, malgré une hausse du lignage publicitaire. Cette baisse de consommation s'explique par le fait que les grands quotidiens américains ont réduit la taille des journaux et comprimé le contenu éditorial par rapport à l'espace publicitaire. Selon EDC, la demande pour le papier journal ne devrait pas connaître d'amélioration en 2005.[57]

TRAVERSIERS

Réfection des quais de Trois-Pistoles et des Escoumins

Le gouvernement fédéral a consenti à verser 13 M$ pour la réfection des deux quais de la traverse Trois-Pistoles - Les Escoumins. Ceci n'empêchera toutefois pas l'interruption du service cette année et l'an prochain. Une récente inspection en plongée sous-marine des quais de Trois-Pistoles et des Escoumins ont permis de découvrir d'importants dommages aux structures des quais. La traverse Trois-Pistoles - Les Escoumins générerait des retombées économiques de 5 M$ par année : 90 emplois directs et indirects en dépendent. Plus de 40 000 personnes utilisent le service de traversier annuellement offert entre les mois de mai et octobre.[58]

Une année chargée pour le *CNM Évolution*

L'arrêt du service de traversier Trois-Pistoles - Les Escoumins va contribuer à une forte augmentation de l'achalandage sur le catamaran *CNM Évolution* qui fait la navette entre Rimouski - Forestville. C'est là l'avis du capitaine du catamaran qui rappelle que l'arrêt, de la traverse Trois-Pistoles - Les Escoumins, il y a trois ans, s'était traduit par une augmentation de l'achalandage. Notons que l'an dernier, plus de 67 000 personnes ont utilisé le catamaran, qui peut accueillir 175 passagers et 30 véhicules.[59]

Un traversier entre Dalhousie et la côte gaspésienne pourrait revoir le jour

La ville de Dalhousie au Nouveau-Brunswick a longtemps été unie par traversier à sa voisine d'en face, Miguasha en Gaspésie. Ce lien maritime avait été interrompu en 1999 en raison de l'état vétuste du traversier. Les résultats d'une récente étude, commandée par un comité de gens de Dalhousie et de la Gaspésie, démontrent la viabilité de la reprise de ce service. Selon l'étude, le traversier contribuerait à la hausse du nombre de touristes de part et d'autre du lien maritime de la traverse.

Les promoteurs s'intéresseraient à un bateau ancré en Nouvelle-Écosse, le *Joshua Slocum*. Les membres du comité travaillent actuellement sur l'élaboration d'un plan financier nécessaire à la réalisation du projet.[60]

Sursis pour le traversier *Camille-Marcoux*

Le traversier *Camille-Marcoux*, qui effectue la navette entre la Gaspésie et la Côte-Nord, obtient un nouveau sursis. Ainsi, le traversier pourra continuer de naviguer pendant tout l'été entre Baie-Comeau, Matane et Godbout, avec à son bord plus de 600 passagers.[61]

Rappelons que la Société des traversiers du Québec a l'intention de remplacer le *Camille-Marcoux*. Le traversier ne répond pas aux nouvelles normes internationales de sécurité pour les traversiers à pont fermé qui devraient

---

[57] « Mise à jour des prévisions à l'exportation », Exportation et Développement Canada, printemps 2005; Riverin, François, « Baisse de la demande de papier journal de 7,5 % en janvier », Les Affaires, 5 mars 2005.
[58] « Fermeture du quai des Escoumins », Site Web de Radio-Canada, 19 avril 2005; 13 millions pour la traverse Trois-Pistoles-Les escoumins », Site Web de Radio-Canada, 26 avril 2005.
[59] « Le capitaine du *CNM Évolution* s'attend à une année chargée », Site Web de Radio-Canada, 27 avril 2005.
[60] « Le service de traversier entre Dalhousie et la côte gaspésienne pourrait revoir le jour », Site Web de Radio-Canada, 4 mai 2005.
[61] « Sursis pour le traversier *Camille-Marcoux* », Site Web de Radio-Canada, 27 avril 2005.

ent par le
être appliquées prochainem
gouvernement canadien.[62]

le camions
Un traversier pour remorques d meau
entre Gros-Cacouna et Baie-Co
loppement du
Selon la Commission de déve na, le projet
parc portuaire de Gros-Cacou aversier pour
d'implanter un service de tros-Cacouna et
remorques de camions entre Gr mmission s'est
Baie-Comeau progresse. La Cor da sur un site
entendue avec Transports Cana également la
pour le débarcadère qui prévoit méthanier. De
présence éventuelle du terminal a trouvé un
plus, le port de Gros-Cacouna éventuellement
promoteur potentiel pour ntre les deux
concrétiser ce lien maritime e armateur des
rives. La compagnie CTMA, un ssée.[63]
Îles-de-la-Madeleine, serait intére

CROISIÈRES-EXCU IRSIONS

une croisière
Apprendre le français à bord d'
e-la-Madeleine
Le Groupe CTMA des Îles-d de croisière
propose un nouveau produit one désireuse
destiné à la clientèle anglophne croisière de
d'apprendre le français durant ues. Ce type de
six jours entre Montréal et les Îl articulièrement
produit de croisière cible tout p scolaires qui
les groupes universitaires ou ession par une
veulent couronner leur fin de se matrice. Sur le
activité originale, récréative et for frira 4 heures
bateau, un professeur qualifié ou page et les
de cours par jour. Avec l'équ phones à bord
passagers majoritairement franco s participants
du traversier *Le Vacancier*, le d'un milieu
pourront de plus bénéficier
d'immersion totale en français.[64]

Nouvelles croisières Québec – Terre-Neuve

De nouvelles croisières en partance de Montréal et de Québec pourraient être offertes cet été en direction de Terre-Neuve, Saint-Pierre-et-Miquelon, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et la Gaspésie. Il s'agit d'un projet d'un homme d'affaires de la Côte-Nord appuyé par la ville de Baie-Comeau.

Le promoteur privé vient de faire l'acquisition d'un navire norvégien brise-glace du nom de *Midnatsol*. Le navire peut accueillir 328 personnes en cabine et des dizaines d'autres pour un séjour d'une journée entre deux escales. La croisière de 12 jours partirait de Montréal pour faire escale ensuite à Québec, Baie-Comeau, Sept-îles ou Havre-Saint-Pierre, Blanc Sablon, St. Anthony et St. John à Terre-Neuve, l'Île de Saint-Pierre-et-Miquelon, Pictou en Nouvelle-Écosse, Summerside à l'Île-du-Prince-Édouard, Gaspé, pour revenir à Québec et finalement Montréal. À chaque escale, les passagers pourraient descendre à terre pour une période de 6 à 12 heures. Le promoteur entend offrir 25 croisières par année, et ce, pendant toute l'année.[65]

Un projet récréotouristique de calibre international

En décembre dernier, la Conférence régionale des élus de la Côte-Nord a relancé le projet de 20 M$ de traversier entre Havre-Saint-Pierre et Grande-Vallée, en Gaspésie, en passant par Port-Menier sur l'Île d'Anticosti. Outre le service maritime entre la Côte-Nord, Anticosti et la Gaspésie, le projet prévoit également la réfection des quais des trois sites, le développement ou la mise en valeur d'activités touristiques et d'infrastructures d'accueil ainsi que la mise en réseau des parcs provinciaux et fédéraux du territoire.[66]

---

l'ici 2010 », Site

[62] « Le *Camille-Marcoux* devra être remplacé d meau : le projet
Web de Radio-Canada, 12 novembre 2004.
[63] « Cabotage entre Gros-Cacouna et Baie-Co 2005; Joncas,
avance », Site Web de Radio-Canada, 11 avri ur les barges
Hugo, « Des entreprises troquent le camion po Îles-de-la-
flottantes », Les Affaires, 11 juin 2005.
[64] « Apprendre le français en croisière vers les nars 2005.
Madeleine », Site Web de Radio-Canada, 30 m

[65] Pelchat, Pierre, « Nouvelles croisières en vue », Le Soleil, 7 février 2005.
[66] Paradis, Steeve, « La Côte-Nord mousse un projet récréotouristique de calibre international », Le Soleil, 9 avril 2005; Dubuc, André, « Les villes de la Côte-Nord rêvent d'une autoroute maritime », Les Affaires, 26 février 2005.

CROISIÈRES INTERNATIONALES

Une excellente saison en vue pour le port de Québec

La prochaine saison des croisières au port de Québec s'annonce excellente. Au total, 23 paquebots feront 87 escales dans la vieille capitale d'ici le mois d'octobre. Environ 70 000 croisiéristes débarqueront à Québec entre mai et octobre. Pour la première fois cette année, le port de Québec servira également de port d'embarquement pour cinq croisières.[67]

Une dizaine de bateaux de croisière attendus à l'automne 2006

Le maire de Saguenay a récemment assuré que le projet de construction d'un port d'escale dans le secteur Bagotville à La Baie, sera complété avant l'arrivée des premiers bateaux de croisière à l'automne 2006. Le projet de 25 M$ est financé par les gouvernements fédéral et provincial, la municipalité et le secteur privé. Déjà 11 bateaux ont confirmé qu'ils accosteront à La Baie à l'automne 2006.[68]

Des croisières en eaux froides au nord du Québec

Le grossiste Kilomètre Voyages, qui est une filiale du groupe Transat, offre une croisière dans l'Arctique canadien, avec départ à Kuujjuaq au Nunavit. Un petit navire de 280 tonnes et d'une capacité de 66 passagers, l'*Arctic Explorer*, fera huit croisières du début juillet au début septembre. Mentionnons que les croisières en eaux froides connaissent une popularité grandissante depuis les dernières années.[69]

[67] Pelchat, Pierre, « Croisières – Grosse saison en vue », Le Soleil, 21 mai 2005.
[68] Côté, Daniel, « Bateaux de croisière à La Baie », Le Quotidien, 21 avril 2005; Côté, Daniel, « L'ombre des élections fédérales », Le Quotidien, 21 avril 2005.
[69] Désiront, André, « Les croisières en eaux froides », La Presse, 18 mai 2005.

NAVIGATION DE PLAISANCE

Formation gratuite auprès des plaisanciers

Suite à l'accident maritime impliquant une embarcation de plaisance et un navire commercial l'été dernier à la hauteur de Saint-Nicolas dans la région de Québec, la section locale des Escadrilles canadiennes de plaisance de Québec offrira un programme gratuit de sensibilisation aux règles maritimes et à la réglementation portuaire à tous les plaisanciers de la région de Québec. Cette initiative a été très bien accueillie par le Bureau de la sécurité nautique de Transports Canada. Déjà, plusieurs clubs nautiques et marinas se sont montrés intéressés à ce que leurs membres reçoivent cette formation.[70]

Campagne de sécurité nautique

À l'approche de l'été, le Conseil québécois du nautisme lance une campagne Sécur-Été 2005 afin de convaincre les plaisanciers de porter des gilets de flottaison. Selon le Conseil du nautisme, le nombre de noyades reliées aux petites embarcations est d'environ 20 % plus élevé que celles dues à la baignade. Par ailleurs, 86 % des personnes qui se noient alors qu'elles naviguent sur les cours d'eau du Québec ne portent pas de gilets de flottaison.[71]

[70] Lestage, Marc, « Plus jamais de « Mondisy » - Des séances d'information gratuites offertes aux plaisanciers », Le Soleil, 3 mai 2005.
[71] « La sécurité à fleur d'eau », Site Web de Radio-Canada, 29 mai 2005.

COMMENTAIRES

Pour tout commentaire, veuillez vous adresser à :

Martial Ménard, économiste

Direction régionale des politiques et de l'économique

Pêches et Océans Canada, région du Québec

Tél. : (418) 648-3739

Fax : (418) 648-8003

Courriel : menardm@dfo-mpo.gc.ca

Perspectives maritimes est une publication trimestrielle rapportant les faits saillants de l'actualité du transport maritime au Québec.

Réalisée par :

Direction régionale des politiques et de l'économique
Pêches et Océans Canada
Québec QC
G1K 7Y7

Juillet 2005